Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13564**

18. Wahlperiode 13.09.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/13323 –

Vereinbarkeit der Infrastrukturabgabe mit den Mautplänen der EU-Kommission

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 31. Mai 2017 hat die Europäische Kommission ihre Pläne für die zukünftige Ausgestaltung europäischer Mautsysteme vorgestellt. Demnach sollen Umweltbelange stärker in den Vordergrund rücken, indem z. B. eine Anlastung durch Lärm- und Schadstoffemissionen verursachter Kosten erleichtert wird, welche bisher teilweise nicht von den Verursachern zu tragen sind.

Wesentlicher Bestandteil der Mautpläne der Europäischen Kommission ist zudem ein Verbot von zeitabhängigen Vignettensystemen, welche bis 2027 vollends auf eine fahrleistungsabhängige Maut umzustellen sind, sofern bereits Mautsysteme in den Mitgliedsländern bestehen. Einen Zwang zur Einführung privater Nutzerfinanzierung soll es weiterhin nicht geben (vgl. u. a. www.sueddeutsche.de/auto/verkehr-eu-kommission-plant-einheitliche-maut-fuer-ganz-europa-1.3529514).

Die in diesem Jahr zum Zweck der Beendigung eines Vertragsverletzungsverfahrens geänderte Infrastrukturabgabe ist jedoch als Vignettensystem ausgestaltet, welches bei Umsetzung der Kommissionspläne ab 2027 keinen Bestand mehr hätte. Welchen Einfluss diese neue Sachlage auf die Umsetzung der Infrastrukturabgabe in Deutschland hat, soll im Rahmen dieser Anfrage ermittelt werden.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die in der Vorbemerkung genannten Vorschläge der Europäischen Kommission zum schrittweisen Verbot von zeitbezogenen Vignetten vor dem Hintergrund, dass es sich bei der beschlossenen Infrastrukturabgabe um ein zeitbezogenes Mautmodell handelt?

Die Bundesregierung vertritt die Auffassung, dass die Mitgliedstaaten weiterhin die Freiheit haben müssen, zu entscheiden, ob sie zeitbezogene oder streckenbezogene Mautsysteme betreiben und wird dies auch gegenüber der Europäischen Kommission deutlich vertreten.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 11. September 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Welche Gespräche wurden im Vorfeld der Veröffentlichung der Mautpläne der EU seitens der Bundesregierung diesbezüglich mit der Europäischen Kommission geführt, und welche dieser Gespräche standen im Kontext der Konsultationen über die Beendigung des Vertragsverletzungsverfahrens zur Infrastrukturabgabe?

Die Bundesregierung ist in ständigem Austausch mit der Europäischen Kommission zu wichtigen Fragen der europäischen Verkehrspolitik.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 18/10317 verwiesen.

3. Aus welchen Gründen beabsichtigt die Bundesregierung, „einem privaten Dritten die Errichtung und den Betrieb eines Abgabenerhebungssystems zu übertragen (Betreiber)“ (vgl. Bundestagsdrucksache 18/3990)?

4. Hat die Bundesregierung diesbezüglich ein Interessenbekundungsverfahren gemäß § 7 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) durchgeführt?

   Wenn ja, aus welchen Gründen sind Aufbau und Betrieb des Abgabenerhebungssystems ein „geeigneter Fall“ für die private Erbringung dieser staatlichen Aufgabe, und welchen privaten Anbietern ist die Möglichkeit eingeräumt worden, darzulegen, inwieweit sie diese „öffentlichen Zwecken dienenden wirtschaftliche Tätigkeiten nicht ebenso gut oder besser erbringen können“ (§ 7 Absatz 2 BHO)?

   Wenn nein, wie wurde gemäß § 7 Absatz 1 BHO geprüft, dass die „Ausgliederung und Entstaatlichung oder Privatisierung“ in diesem Fall wirtschaftlicher sind als die staatliche Leistungserbringung, und mit welchen Mehrkosten einer staatlichen Leistungserbringung wäre nach Kenntnis der Bundesregierung zu rechnen?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die vom BMVI durchgeführte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung hat eine deutliche Vorteilhaftigkeit des Betreibermodells gegenüber dem Staatsmodell ergeben. Ein Interessenbekundungsverfahren wurde nicht durchgeführt. Der Vergleich der Beschaffungsvarianten erfolgte anhand der „Barwertmethode“. Dabei werden alle während des Projektes anfallenden Ein- und Auszahlungen der jeweiligen Variante auf einen einheitlichen Zeitpunkt diskontiert. Die diskontierte Zahlung ist der sogenannte Barwert der einzelnen Zahlungen. Diese Barwerte werden zu einem Gesamtbarwert summiert, anhand dessen die konventionelle und private Beschaffung verglichen werden können.

5. Aus welchen Gründen soll im Gegensatz zum Gesetzentwurf vom 11. Februar 2015, in dem nur von einer Übertragung der „Erhebung der Infrastrukturabgabe für Kraftfahrzeuge, die nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind“ (Bundestagsdrucksache 18/3990, S. 10), an einen privaten Dritten die Rede ist, nunmehr die Erhebung der Pkw-Maut von allen Abgabepflichtigen durch einen privaten Dritten erfolgen?

Gemäß § 4 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen ist das Kraftfahrt-Bundesamt zuständig für die Erhebung der Infrastrukturabgabe. Es kann einem privaten Dritten die Erhebung der Infrastrukturabgabe, d. h. sowohl von in

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Deutschland als auch nicht in der Bundesrepublik zugelassenen Kraftfahrzeugen, die Durchführung der Mahnung nach § 3 Absatz 3 des Verwaltungs-Vollstreckungsgesetzes und den Erlass von Vollstreckungsanordnungen übertragen (Betreiber).

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

6. Aus welchen Gründen wurden der Betrieb des Infrastrukturabgabensystems und die Kontrolle der Entrichtung der Infrastrukturabgabe getrennt ausgeschrieben (siehe www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/pkw-maut-dobrindt-startet-ausschreibung-fuer-autobahngebuehr-a-1151853.html)?

Die gesetzlich getrennten Zuständigkeiten für die Erhebung der Infrastrukturabgabe durch das KBA einerseits und die Übertragung der Überwachungsaufgaben (Kontrolle) an das BAG andererseits sowie die vergaberechtlich vorgegebene Pflicht zur Berücksichtigung mittelständischer Interessen begründen die getrennte Vergabe der Leistungen für die Erhebung und Überwachung der Infrastrukturabgabe.

7. Welche Laufzeit sollen die zu schließenden Verträge haben?

Die den Ausschreibungen der Systeme zur Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe zugrundeliegenden Vertragskonzepte sehen eine Laufzeit von zwölf Jahren mit einer Verlängerungsoption um bis zu drei Jahre vor.

8. Welche Probleme ergeben sich nach Auffassung der Bundesregierung, wenn ein Verbot von Vignettensystemen durch die EU vor Ende der zu schließenden Verträge wirksam wird, und welche Lösungsansätze sieht die Bundesregierung?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

9. Welche Studien o. Ä. zur Untersuchung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung wurden seitens der Bundesregierung oder nachgeordneter Behörden in der 18. Wahlperiode ausgeschrieben oder vergeben, und welchen Auftragswert haben diese Studien jeweils (bitte unter Angabe einer Kurzbeschreibung der Studien aufführen)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/12880 (S. 63) verwiesen.

10. Wird in einer bzw. mehreren dieser Studien auch das Mobilitätsverhalten ausländischer Verkehrsteilnehmer untersucht (bitte begründen)?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, mit welcher Begründung?

Und welche Kosten würden nach Kenntnis der Bundesregierung entstehen, wenn man dies mit Blick auf die Nutzung der Autobahnen durch ausländische Fahrzeughalterinnen und -halter nachholen würde?

Im Rahmen der von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen Erhebungen zur Alltagsmobilität der Bevölkerung, (siehe Antwort zu Frage 9) werden sowohl deutsche als auch ausländische Haushalte, die in Deutschland leben, um eine Teilnahme gebeten. Eine repräsentative und differenzierte Erfassung des Mobilitäts-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

verhaltens ausländischer Verkehrsteilnehmer, die nicht in Deutschland leben, ist bisher nicht durchgeführt worden. Eine europaweit harmonisierte Erhebung des Verkehrs gibt es derzeit nur für den Güterverkehr.

In der 17. Wahlperiode wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die ‚Fahrleistungserhebung 2014 (FLE)' in Auftrag gegeben, um Kennwerte über den Einsatz der Kraftfahrzeuge zu erhalten. Um hierbei die Ausländerfahrleistung auf deutschen Straßen getrennt ermitteln zu können, wurde im Rahmen der Studie ein neues Methoden- und Erhebungskonzept entwickelt, mit dem die auf deutschen Straßen erbrachte Fahrleistung getrennt nach Fahrzeugtypen, nach Straßenkategorien und nach in Deutschland und im Ausland zugelassenen Fahrzeugen dargestellt werden kann.

Weitere Informationen zur FLE 2014 sind auf der Homepage der BASt unter www.bast.de zu finden.

11. Wie viele Haushaltsmittel sind für Vorbereitungsmaßnahmen zur Einführung der Infrastrukturabgabe (inkl. externe Erstellung von Gutachten und behördlichem Personalbedarf) sowie der Anpassung der Kfz-Steuerbescheidung insgesamt bereits verausgabt worden?

Für die Vorbereitungsmaßnahmen zur Einführung der Infrastrukturabgabe sind in den Jahren 2016 und 2017 bisher rund 12,2 Mio. Euro verausgabt worden.

12. Wie verteilen sich diese Ausgaben auf folgende Posten:

a) Sachverständige,

b) Bezüge und Nebenbezüge der planmäßigen Beamtinnen und Beamten,

c) Entgelte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer,

d) Entgelte für Arbeitskräfte mit befristeten Verträgen, sonstige Beschäftigungsentgelte (auch für Auszubildende) sowie Aufwendungen für nebenberuflich und nebenamtlich Tätige,

e) Erwerb von Fahrzeugen,

f) Sachkosten im Zusammenhang mit dem Mautbetrieb,

g) Sachkosten im Zusammenhang mit der Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

h) Ausgaben für Aufträge und Dienstleistungen,

i) Beratungsleistungen sowie

j) sonstige Kosten?

Die Ausgaben verteilen sich für die Jahre 2016 und 2017 (bis einschließlich Juli 2017) wie folgt:

Sachverständige, Beratungsleistungen	9.095.773,72 €
Bezüge und Nebenbezüge der planmäßigen Beamtinnen und Beamten	1.406.471,57 €
Entgelte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	1.213.090,91 €
Entgelte für Arbeitskräfte mit befristeten Verträgen, sonstige Beschäftigungsentgelte (auch für Auszubildende) sowie Aufwendungen für nebenberuflich und nebenamtlich Tätige	0
Erwerb von Fahrzeugen	0
Sachkosten im Zusammenhang des Betriebs	0
Sachkosten im Zusammenhang der Kontrolle der Einhaltung der Abgabenpflicht	0
Ausgaben für Aufträge und Dienstleistungen	95.020,42 €
Sonstige	385.420,75 €

13. Sind vor der Ausschreibung der beiden oben genannten Aufträge zur Infrastrukturabgabe seitens der Bundesregierung die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für diese Ausschreibung geschaffen worden, indem Verpflichtungsermächtigungen in voller Höhe der jeweiligen Auftragswerte beim Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages beantragt wurden?

    Wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis?

    Wenn nein, warum wurden diese Aufträge trotzdem ausgeschrieben?

Der Vertragsabschluss mit den Betreibern des Erhebungs- und Überwachungssystems der Infrastrukturabgabe erfolgt, wenn die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen vorliegen. Die hierzu erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen sollen in der entsprechenden Höhe im 2. Regierungsentwurf zum Haushalt 2018 ausgebracht werden.

14. Welche Aufträge (Beratung, Dienstleistung, Beschaffung etc.) wurden im Zusammenhang mit Vorbereitungsmaßnahmen zur Einführung der Infrastrukturabgabe ausgeschrieben, und welche davon wurden bereits vergeben?

15. Welches Auftragsvolumen in Mio. Euro haben die ausgeschriebenen Aufträge insgesamt, und welches haben die bereits vergebenen Aufträge?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 auf Bundestagsdrucksache 18/13183 verwiesen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

16. Welche Aufträge wurden im Zusammenhang mit Vorbereitungsmaßnahmen zur Einführung der Infrastrukturabgabe ohne Ausschreibung vergeben, und auf welche Höhe beläuft sich das Auftragsvolumen dieser Aufträge jeweils?

Es wird auf die Antwort des BMVI auf die Schriftliche Frage 68 des Abgeordneten Oliver Krischer auf Bundestagsdrucksache 18/12750 verwiesen.

17. Wurden die durch das Infrastrukturabgabengesetz notwendig werdenden Verordnungen, so u. a. zur Frage der Erstattung der Abgabe, wenn man keine Bundesfernstraßen nutzt, bereits erstellt, und wann ist mit deren Vorlage zu rechnen?

Die Erstellung der Rechtsverordnungen ist für den Beginn der 19. Legislaturperiode vorgesehen.

18. Ist das Vertragsverletzungsverfahren, durch das die Umsetzung der Infrastrukturabgabe zwischenzeitlich ausgesetzt wurde, formell beendet?

Wenn ja, seit wann?

Wenn nein, wann und unter welchen Voraussetzungen wird dies nach Kenntnis der Bundesregierung geschehen?

Das Vertragsverletzungsverfahren 2015/2122 wurde durch Kommissionsbeschluss vom 17. Mai 2017 formell eingestellt.

19. Wird die Bundesregierung die Umsetzung der Infrastrukturabgabe erneut aussetzen, sobald vor dem Europäischen Gerichtshof eine Klage gegen die Infrastrukturabgabe anhängig wird (bitte begründen)?

Nein. Es wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333